



ASSEMBLÉE NATIONALE

TROISIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le mercredi 20 avril 1994 — No 5

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

- 115 \$ débats de la Chambre — 10 \$ Index
325 \$ débats des commissions parlementaires
105 \$ commission de l'aménagement et des équipements
75 \$ commission du budget et de l'administration
70 \$ commission des institutions
65 \$ commission des affaires sociales
60 \$ commission de l'économie et du travail
40 \$ commission de l'éducation
35 \$ commission de la culture
20 \$ commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation
5 \$ commission de l'Assemblée nationale

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Qc)
G1R 5P3

téléphone: 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe; numéro d'enregistrement: 1762

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur voirie

Remarques préliminaires

M. Gaston Blackburn	CAE-223
M. Jean Garon	CAE-227
M. Gaston Blackburn	CAE-231
Mme Claire-Hélène Hovington	CAE-236

Question de règlement concernant la répartition du temps de parole

M. Jean Garon	CAE-236
M. Albert Houde	CAE-237
M. Yvan Bordeleau	CAE-237
M. Jean-Guy Bergeron	CAE-237
Mme Louise Bégin	CAE-237

Décision du président sur la question de règlement soulevée par le député de Lévis concernant la répartition du temps de parole

CAE-238

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Réal Gauvin, président suppléant

M. Lewis Camden

M. Jacques Léonard

Le mercredi 20 avril 1994

Étude des crédits du ministère des Transports

(Seize heures onze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, pour l'année financière 1994-1995. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour le secteur voirie est de six heures. Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. MacMillan (Papineau); M. Lafrenière (Gatineau) par Mme Loiselle (Saint-Henri); M. Paradis (Matapédia) par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet); M. Poulin (Chauveau) par M. Camden (Lotbinière).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je vous remercie, Mme la secrétaire. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Blackburn: J'aurais mon discours à faire par rapport à l'introduction. Est-ce que c'est par ça qu'on commence aujourd'hui?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

Secteur voirie

Remarques préliminaires

M. Gaston Blackburn

M. Blackburn: Alors, Mme la Présidente, membres de la commission, M. le représentant de l'Opposition. L'exercice annuel de la défense des crédits en commission parlementaire en ce qui a trait à l'aspect de la voirie revêt une importance fondamentale. Non seulement il constitue une maille essentielle du processus de la gestion des affaires publiques, mais il fait également partie des rouages démocratiques que nous nous sommes donnés collectivement et que nous tenons à maintenir. Il s'agit donc d'un exercice de transparence du gouvernement envers les contribuables qui financent les services publics.

Cette opération de défense des crédits me donne cette occasion de mettre en lumière la performance de l'organisation imposante qu'est le ministère des Transports, dont les actions rejoignent quotidiennement la plupart des citoyens dans chacune des régions où ils vivent. Or, cette performance, Mme la Présidente, est évidemment dépendante des orientations que lui donne le

gouvernement par la voie du Conseil des ministres et par l'intermédiaire des responsabilités ministérielles que j'ai l'honneur d'assumer. Et c'est justement de performance que je veux vous entretenir au cours de ces débats menant à l'adoption des crédits affectés à la construction et à l'entretien du réseau routier.

Vous conviendrez avec moi que c'est devenu un réflexe presque automatique chez bon nombre d'usagers de critiquer l'état du réseau routier et d'en attribuer la faute au ministère des Transports. Très souvent d'ailleurs, le ministère se voit mettre sur le dos des lacunes relativement aux routes qui ne font même pas partie de son réseau. La détérioration inévitable du réseau routier placé sous la responsabilité du ministère des Transports et les actions reliées à son entretien, sa remise en état, son amélioration et, faut-il le dire également, son développement font partie d'un processus fort complexe que l'on peut toutefois mesurer. Au fil des ans, il est possible d'évaluer le degré de réaction du ministère à un phénomène d'usure ou de détérioration que l'on peut tenter de réduire, mais avec lequel il faut compter. Alors, après avoir constaté des lacunes, le contribuable sera intéressé, j'en suis convaincu, à regarder l'évolution de ce degré de réaction du ministère au cours des années et à voir si les choses s'améliorent. Cette amélioration se traduit par un meilleur état de la chaussée, des ponts et des viaducs, des tracés plus fonctionnels et de meilleure capacité, ainsi que par une diminution des points problématiques en termes de sécurité.

Si on jette un coup d'oeil dans un passé récent, disons dans les derniers 20 ans, que peut-on constater? Vous me permettez de procéder à cet examen à l'aide d'un graphique que vous avez maintenant, je l'espère bien, tous en main. Si vous ne l'avez pas, on va le remettre à tous les membres de la commission. M. le député, vous ne l'avez pas eu encore? Alors, on va vous le faire parvenir.

Ce graphique embrasse la période allant de 1976 à 1994, qui est montrée à l'horizontale. À la verticale, ce sont les montants en dollars constants de 1986 affectés au réseau routier, autant pour le développement que pour l'amélioration et la réfection de ce réseau.

La première constatation que nous pouvons faire, et cela saute aux yeux, c'est l'évolution de la courbe des investissements, qui emprunte deux trajectoires opposées: une diminution graduelle des investissements entre 1976 et 1986 — les années que le député de Lévis connaît bien — suivie d'une augmentation graduelle de ceux-ci après 1986. Il s'agit là de deux tendances que l'observateur le moins perspicace et honnête aura tôt fait d'associer à deux gouvernements, à deux conceptions de la gestion des services publics et à deux types de performance.

Dans la première période, on assiste à un désinvestissement constant dans notre patrimoine routier. Héritant d'un niveau d'investissements élevé, associé à un développement du réseau autoroutier, le gouvernement formé par le Parti québécois a diminué d'année en année les sommes affectées au réseau, et, notamment, les sommes consacrées principalement au maintien du réseau existant, qui n'ont pas été augmentées au rythme nécessaire pour contrer la détérioration qui se faisait sentir sur un réseau de plus en plus sollicité. Or, chacun sait qu'en n'accordant pas les ressources nécessaires minimales pour entretenir un bien, ce bien se détériore plus rapidement. Il risque de devenir irréparable et doit être remplacé à fort prix. C'est exactement la situation qu'a trouvée notre gouvernement en 1985: un réseau rendu à maturité, ne recevant plus l'entretien préventif et curatif qu'il nécessitait, tout en se voyant soumis à une utilisation de plus en plus intense.

Dans la deuxième période montrée sur le graphique, notre gouvernement a renversé la tendance. Donc, à partir de 1986, en consacrant au réseau routier des budgets croissants affectés principalement, et je le répète, affectés principalement à la remise en état du réseau routier, l'importance de ces budgets n'a évidemment pas atteint le niveau de ceux des années soixante-dix, parce que cette période des 10 dernières années a été marquée, comme chacun sait, par un contexte économique difficile et une récession dont nous commençons seulement à nous sortir.

Ce contexte a évidemment exercé des contraintes sur les budgets dans le domaine des transports autant que dans les autres champs d'intervention du gouvernement. Il faut noter, toutefois, qu'à deux reprises, au cours de cette période, le gouvernement a accordé des fonds supplémentaires à la réfection du réseau routier. Un ajout de 200 000 000 \$, sur une base de trois ans, a été effectué en 1986 à la suite du rapport Middlemiss. Un autre ajout de 1 700 000 000 \$, réparti sur une période de cinq ans, a été décidé en 1990.

Le critique de l'Opposition en matière de transport a récemment jeté les hauts cris — et c'est son habitude — sur le fait que le gouvernement dépensait moins que prévu dans son programme quinquennal. Faut-il rappeler que les montants affectés au programme tenaient compte d'un pourcentage d'inflation qui a sensiblement diminué depuis lors. Il était basé également sur des taxes qui ont été remplacées par la TPS et la TVQ à l'égard desquelles le gouvernement est en partie exempté. Tout en mettant le cap sur son objectif de remise en état du réseau routier, le gouvernement a donc pu réaliser certaines économies et réaffecter ailleurs les ressources financières ainsi libérées.

(16 h 20)

Il faut donc retenir, en revenant sur ce graphique, l'analyse suivante. Dans une période relativement prospère, un gouvernement a permis au ministère de dépenser près de 10 000 000 000 \$ pour parachever — pour parachever, c'est important de le dire — certains tronçons du réseau autoroutier, tout en ne soutenant pas

son intervention dans la conservation des acquis — j'espère que le député responsable, critique en matière de transport, écoute bien ça parce que c'est fondamental dans le futur des échanges qu'on va avoir, là — au point de mettre en péril certains éléments de ce réseau, avec les conséquences inévitables au chapitre de la sécurité des usagers et à celui de la facilité des échanges de biens.

Dans une autre période beaucoup plus difficile au plan économique, un autre gouvernement, le nôtre, a réussi à renverser la vapeur en injectant 7 000 000 000 \$ de façon judicieuse sur le réseau routier et en poursuivant une politique axée sur la réhabilitation et la conservation du patrimoine routier. Voilà comment il faut interpréter les chiffres. Mais, au-delà des chiffres, il faut examiner les résultats. Et, ça aussi, c'est important. Or, en cette matière, je suis en mesure, Mme la Présidente, de vous parler de la performance du ministère des Transports, avec fierté, durant ces neuf dernières années. En effet, le réseau étant désormais quasi complété, il n'était plus nécessaire d'investir dans son développement au même rythme.

Bien sûr qu'au cours des années soixante-dix... C'est évident, quand un réseau est développé, on n'a pas besoin de mettre les mêmes sommes d'argent qu'on avait pour faire ce rattrapage. D'autres besoins en transport devaient également être satisfaits, dont, en particulier, le transport en commun. L'engagement du ministère dans ce dernier mode constitue d'ailleurs un moyen de limiter la surcharge du réseau routier en période de pointe dans les grandes agglomérations.

La performance du ministère se traduit donc dans les faits suivants. D'abord, pour ce qui est de la conservation de la chaussée, à la fin des années quatre-vingt et plus particulièrement depuis 1990, le pourcentage de sections de chaussées sur lesquelles on avait inventorié certaines déficiences est passé de 33 % à 24 %; une diminution de 9 %. Avec une allocation judicieuse des ressources financières, le ministère est donc parvenu à une amélioration tangible du réseau routier.

Parlons maintenant de la conservation des structures, si importante dans notre réseau. De même, le ministère a pu mettre en oeuvre un programme de renforcement des structures pour leur redonner leurs caractéristiques fonctionnelles d'origine ou pour les adapter aux charges légales actuelles. Sur les 375 ponts du réseau supérieur où on pouvait déceler une faiblesse potentielle, pas moins de 165 ponts, dont tous ceux du réseau autoroutier, ont ainsi été solidifiés au cours des quatre dernières années. Ceci est un autre résultat concret des préoccupations du ministère à l'égard de la conservation du réseau routier. Ceci offre également une meilleure sécurité aux usagers et minimise les déviations d'itinéraires que certains transporteurs devaient encourir dans la livraison de leurs biens.

En troisième lieu, cette correction au design des chaussées, l'inventaire des courbes et des pentes, de même que celui des profils transversaux des chaussées ont mis en relief l'inadéquation de plusieurs d'entre eux aux

besoins actuels de la circulation. Le ministère a apporté des corrections à plus de 130 km de ces courbes et pentes et à plus de 500 km de sections avec profil transversal déficient, principalement en élargissant les accotements.

Quatrièmement, parlons de la correction des sites potentiellement dangereux. Outre les déficiences observées sur l'état des chaussées et sur leur design, certaines sections de routes, principalement aux intersections, se sont avérées dangereuses en raison de différents facteurs d'environnement ou de circulation. Sur les 400 sites considérés comme potentiellement dangereux en 1990, 280 ont été améliorés. Même si quelques nouveaux sites dangereux peuvent apparaître au gré de l'évolution du trafic, il reste que l'action du ministère permet d'en envisager l'élimination presque complète dans les prochaines années.

Enfin, parlons de l'amélioration des glissières de sécurité. Ces glissières de sécurité, qui jouent un rôle essentiel en matière de sécurité routière, ont fait l'objet d'un programme d'amélioration important. Ainsi, la glissière nouvelle, corrigée ou réparée, totalise maintenant une longueur de 470 km.

L'application de ces différentes mesures fait en sorte que l'on peut aujourd'hui identifier et mesurer concrètement une amélioration du réseau routier. Avec des budgets de plus en plus restreints, mais grâce à une bonne allocation des fonds disponibles, une saine gestion des deniers publics, le ministère a démontré une bonne performance. De plus, en procédant aux opérations de remise en état du réseau routier, le ministère s'est assuré que ce dernier demeure fonctionnel pour les usagers et qu'il puisse être conservé à un coût abordable pour les contribuables du Québec.

Un autre effet important de l'intervention du ministère sur le réseau routier est l'amélioration de la sécurité. Toutes les corrections apportées depuis cinq à 10 ans ont permis de réduire sensiblement les causes d'accidents mortels — et ça, c'est extrêmement important — de blessures ou de dommages matériels. Depuis 1990, le nombre de décès dus à un accident sur le réseau routier a diminué de 15 %, le nombre de blessés a chuté de 12 %; et, quant aux dommages matériels, ils ont été réduits de 13 %.

On estime, Mme la Présidente, que la réduction du nombre d'accidents, occasionnée notamment par les correctifs apportés par le ministère, se traduit — et ça aussi, c'est important pour l'information du député de Lévis — par une économie de 211 000 000 \$ en réparations de dommages matériels ou en indemnités payées par la SAAQ, un organisme que le député de Lévis suit de très près. Sans vouloir relancer une autre polémique, vous me permettrez, Mme la Présidente, de souligner que, par le biais de ses interventions sur le réseau routier, le ministère, bien humblement, engendrerait une partie du surplus dégagé par la SAAQ.

Cette performance du ministère n'est pas fortuite ou circonstancielle; elle est plutôt le fruit d'une réflexion intense poursuivie au sein du ministère et appuyée par

les ministres responsables du transport et de la voirie. Elle prend d'abord sa source dans la planification que le ministère a accentuée au cours des dernières années. Comme vous le savez sans doute, le ministère a entrepris, en 1990, une démarche de gestion stratégique qui lui a permis, dans une première étape, de redéfinir sa mission et de se doter d'une vision ministérielle comportant cinq grandes orientations stratégiques pour les années 1992 à 1995.

Sur le plan du transport, le ministère a inscrit comme première orientation le maintien — et ça, c'est important — et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport. Et, en réponse à cette orientation, le ministère a adopté un plan d'action axé sur les priorités suivantes: choix d'interventions judicieuses sur le réseau routier, d'abord; l'élaboration de stratégies d'intervention, de politiques et de programmes à l'égard d'autres modes mais visant la conservation du réseau routier — c'est le cas notamment des politiques touchant les camions et leur circulation sur le réseau routier; troisièmement, l'amélioration de l'inventaire sur la qualité des chaussées et des infrastructures; quatrièmement, l'élaboration de mécanismes visant à assurer l'intégrité des infrastructures, comme, par exemple, la gestion des accès, les permissions de voirie et la délimitation de la propriété ainsi que l'élaboration d'une politique relative à l'utilisation des enrobés bitumineux; enfin, la diffusion accrue de normes et de formation du personnel en vue d'en faciliter l'utilisation. L'ensemble de ces actions intégrées aux autres politiques et programmes du ministère permettent d'atteindre de meilleurs résultats et de présenter une performance supérieure malgré les contraintes budgétaires.

Cet effort de planification, le ministère le poursuit également à l'échelle des territoires où il intervient par l'intermédiaire des quatre directions régionales générales territoriales et des quatre directions territoriales qui forment désormais la structure d'opération du ministère. Vous n'êtes pas sans savoir que des démarches d'élaboration de plans de transport ont été entreprises depuis deux ans dans les trois grandes agglomérations urbaines, à savoir Montréal, Québec et l'Outaouais urbain et, très bientôt, dans la région de la Mauricie—Bois-Francs et du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Et ceci, sans compter le plan de la Basse-Côte-Nord déjà en application.

Ces démarches permettent, d'une part, Mme la Présidente, au ministère de considérer les différents modes de transport comme autant de moyens complémentaires pour répondre aux besoins de déplacement des personnes et des biens. Il devient donc possible ainsi de percevoir plus concrètement qu'une intervention dans un mode a des répercussions sur le fonctionnement des autres modes. Ces démarches permettent, d'autre part, de raffiner le choix des actions sur le réseau routier en fonction, Mme la Présidente, de l'ensemble des interventions retenues aux termes du plan pour répondre à une vision régionale de transport qui soit conforme aux orientations adoptées par le milieu en matière d'aménagement du

territoire, de protection de l'environnement et de développement régional.

(16 h 30)

Dans l'agglomération de Québec, cette démarche a pris une couleur particulière en ce qu'elle s'accomplit conjointement avec les représentants du milieu municipal, autant de la rive sud que de la rive nord, suite au Symposium sur l'avenir du transport dans l'agglomération de Québec tenu à l'automne 1991, à l'initiative de nos prédécesseurs. L'élaboration du plan de transport permet aux élus et aux fonctionnaires municipaux de même qu'aux fonctionnaires du ministère de redéfinir leurs orientations respectives et de travailler ensemble à la recherche d'un consensus sur une vision intégrée de l'agglomération et sur un scénario d'intervention en transport qui puisse appuyer cette vision.

C'est donc à l'intérieur d'un cadre de planification de mieux en mieux défini que le gouvernement poursuit ses actions à l'égard du réseau routier. Mais, malgré ses efforts récents, ce réseau est à maturité pour bon nombre de ses tronçons et nécessitera donc de plus en plus d'interventions à caractère curatif ou de travaux de réhabilitation. En outre, ce réseau est de plus en plus sollicité puisque la circulation y croît de 3 % à 5 % annuellement et qu'il est utilisé par un nombre croissant de véhicules lourds. Même s'il dessert de façon adéquate et sécuritaire l'ensemble des régions du Québec, ce réseau n'est plus en mesure de répondre aussi efficacement à l'évolution des besoins en déplacements, surtout dans les milieux plus urbanisés. Eh, monsieur! Vous me dites qu'il me reste une minute, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur votre 20 minutes pour les remarques préliminaires, il reste une minute.

M. Blackburn: On a commencé à 16 h 15.

M. Garon: Ils ont lu le thermomètre. Ils savent l'heure exacte.

M. Blackburn: Vous me laissez le temps, M. le...

Une voix: Mme la Présidente. Il y a le consentement.

M. Garon: Non, non, 20 minutes, 20 minutes. Il faut se ramasser, il faut être efficace.

Une voix: M. le député de Lévis, deux à trois minutes de plus.

M. Blackburn: Alors, Mme la Présidente, on va conclure en disant que nos interventions... On aura certainement l'occasion d'en parler lors des échanges que nous aurons, mais nos interventions viseront particulièrement les secteurs problématiques, les intersections dangereuses, les courbes, les aménagements sous-standard,

les pentes difficiles. Des améliorations seront apportées au marquage au sol, à la signalisation, à l'entretien des glissières de sécurité. Sur le plan administratif, nous prévoyons une mise en oeuvre d'une politique de sécurité routière en concertation avec la SAAQ. Nous viserons aussi particulièrement les réseaux autoroutier et national qui supportent, quant à eux, 75 % du trafic. Nous entendons ajuster ce réseau à l'évolution des déplacements en maximisant toutefois l'utilisation des infrastructures existantes et en optimisant leur efficacité.

Enfin, le développement et l'intégration des modes de transport. Nous voulons faire en sorte que les différents modes de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien se complètent mieux. L'intermodalité — c'est un nouveau terme qui va être de plus en plus populaire — est devenue une nécessité incontournable si l'on veut assurer une utilisation des équipements existants.

Dans la pratique, quel est le résultat du processus de planification pour 1994-1995? Quels sont les choix concrets que nous avons faits en ce qui regarde les interventions sur le réseau routier? Bien, c'est ce que nous allons avoir l'occasion de discuter certainement dans ces débats, dans ces discussions qui vont nous permettre de conclure que le ministère des Transports, et principalement le secteur de la voirie qu'on va défendre aujourd'hui, a fait son travail par le passé et qu'il va continuer de le faire pour l'avenir.

Je m'en voudrais, Mme la Présidente, de ne pas terminer en présentant ceux qui sont avec moi à cette table et qui vont m'aider à fournir toute l'information aux membres de la commission. D'abord, M. Clermont Gignac, qui est sous-ministre au ministère des Transports; M. Yvan Demers, qui est sous-ministre adjoint, Direction générale de Québec; M. Liguori Hinse, sous-ministre adjoint, qui est de la Direction générale de la planification et de la technologie...

Une voix: Il n'est pas là.

M. Blackburn: ...M. Alain Vallières... M. Hinse n'est pas ici?

M. Garon: ...seulement ceux qui sont là.

M. Blackburn: Mais non, mais on m'a dit... C'est parce... Alors, s'il n'est pas ici, de toute façon, il va venir nous trouver certainement durant les débats. M. Alain Vallières, sous-ministre adjoint, Direction générale de l'Est...

M. Garon: De toute façon, on ne les connaît pas.

M. Blackburn: ...M. Mario Turcotte, sous-ministre adjoint par intérim, Direction générale de l'Ouest; M. André Descôteaux, sous-ministre adjoint par intérim, Direction générale des services à la gestion; M. Paul-René Roy, directeur des ressources financières;

et mon directeur de cabinet, M. Bruno Lortie, qui est avec moi, ainsi que les autres membres de mon cabinet qui vont être très disponibles pour favoriser un échange constructif, éclairé, intelligent, objectif, honnête... et mettez-en!

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 20 minutes.

M. Garon: Oui. J'en ai assez...

La Présidente (Mme Bélanger): On va dire 22 minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: Alors, le ministre, au fond, a essayé de répondre au briefing que je faisais à quelques journalistes ce matin, mais le papier qu'il nous a fourni, je vous dis qu'il n'a pas beaucoup de références. Et il n'y a pas beaucoup de méthodes de calcul utilisées. On voit que, dans les dernières années, il est tellement... Pour essayer de faire monter ses colonnes, ses chiffres ne marchent pas. Alors, il faudrait peut-être bien qu'il nous donne les chiffres absolus parce que, nous, les chiffres qu'on a produits, c'étaient des chiffres des Comptes publics. Aucune source, aucune référence, tandis que, moi, j'ai rendu publics des chiffres où toutes les années sont marquées, toutes les références sont marquées aux Comptes publics du Québec. Dans les livres des crédits, toutes les références sont indiquées et les méthodes de calcul sont aussi indiquées. Et on verra que le gouvernement libéral va être gêné parce que ça va être, évidemment, utilisé vigoureusement dans la campagne électorale. Parce qu'on a collecté beaucoup d'argent sous les libéraux; on n'en a pas mis beaucoup. On dit que le gouvernement du Parti québécois... On essaie de dire qu'il en a mis autant, mais il n'en a pas collecté beaucoup. Comparez: 12 000 000 000 \$ versus 27 000 000 000 \$. Alors, c'est évident.

M. Camden: Seulement une question, s'il vous plaît, Mme la Présidente: Est-ce que le député de Lévis, qui a sans doute déposé le document à la presse, pourrait faire bénéficier ses collègues députés de l'Assemblée nationale...

M. Garon: Oui, c'est ce que je fais, là.

M. Camden: ...du document et déposer le document pour faire en sorte...

M. Garon: C'est sûr que je vais commencer par...

M. Camden: ...que les gens de la presse n'aient pas les documents avant les députés...

M. Garon: Je suis dans mon discours, Mme la Présidente.

M. Camden: ...ce que, généralement, il reproche, évidemment, à l'occasion, au gouvernement? Alors, il devrait procéder ainsi...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lotbinière, dans le moment...

M. Camden: ...à l'égard de ses collègues députés.

La Présidente (Mme Bélanger): ...le député de Lévis fait ses remarques préliminaires...

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et, s'il y a lieu de déposer le document après, on verra.

M. Garon: Le député de Lévis n'a pas rendu public son discours, il a rendu publics ses tableaux.

Une voix: Mais on n'est pas en élection.

M. Garon: Et on va être en élection avant longtemps. D'ailleurs, le ministre qui vient de nous parler est tellement peu sûr de lui qu'il a décidé de ne pas se présenter, parce qu'il sait bien que ce qu'il a dit, il y a bien des mots, bien des qualificatifs, mais il n'y a pas beaucoup de... Quand il dit: C'est vrai que, dans les routes, il y en a moins, mais on s'est impliqué dans le transport en commun, il n'a pas l'air de savoir que c'est son gouvernement qui s'est désengagé totalement du transport en commun. Il dit: On est impliqué dans le transport en commun. Son gouvernement s'est désengagé du transport en commun; il s'est retiré du transport en commun, Mme la Présidente. Il faudrait quand même que le ministre délégué à la voirie sache ce que fait le ministère responsable des Transports. Quand ils disent: L'intermodalité, c'est un mot nouveau. Franchement! Nouveau pour lui, mais pas nouveau pour les gens qui sont dans le domaine des transports. Et, s'il est nouveau au nouveau ministère, ça indique à quel point il retarde. C'est un ministère, au fond, qui a besoin d'être réajusté vers l'an 2000. On se sent, des fois, dans les années trente, dans le vocabulaire utilisé.

Mme la Présidente, il s'agit de la dernière étude des crédits avant les élections et, peut-être, des derniers crédits du gouvernement libéral. Nous sommes donc à l'heure des bilans. Sur le plan de la construction et de l'entretien du réseau routier, le bilan du gouvernement libéral est l'un des pires de l'histoire du Québec. Jamais les automobilistes québécois n'ont roulé sur des routes en si mauvais état. La dilapidation du patrimoine routier

du Québec est un fait marquant du dernier régime libéral. L'état lamentable et pitoyable dans lequel les libéraux laissent le réseau routier québécois représente un héritage épouvantable et un passif considérable pour l'avenir du Québec. Il en coûtera une fortune pour remettre le réseau routier québécois en bon état, beaucoup plus que si le gouvernement avait fait les investissements nécessaires au fur et à mesure des besoins.

Il est très intéressant, cette année, de faire le bilan du régime libéral. Cela fait neuf ans que les libéraux sont au pouvoir: 1985 à 1994. L'ancien gouvernement du Parti québécois a été au pouvoir pendant neuf ans, également; de 1976 à 1985. Neuf ans, neuf ans: il suffit donc de comparer les deux régimes en additionnant les montants annuels qu'ils ont dépensés pour la construction et l'entretien du réseau routier. On ne fera pas de distinction, globalement, parce que, parfois, on sait comment les colonnes de chiffres, pour les fins de propagande, ont changé. Alors, construction, amélioration, entretien, tout ensemble. Alors, on va voir ce que ça donne.

Prenons la période de 1977 à 1985, soit le régime du Parti québécois. Au cours de cette période, le gouvernement investit, en dollars de 1985, 10 000 000 000 \$ pour la construction et l'entretien du réseau routier. Entre 1985 et 1994, toujours en dollars de 1985, les dépenses du gouvernement libéral sur nos routes ont été de 7 200 000 000 \$. Il s'agit de 2 800 000 000 \$ de moins qu'au cours de la période précédente, soit 311 000 000 \$, en moyenne, par année, de moins, sous le régime de neuf ans du Parti libéral par rapport aux neuf ans du Parti québécois. C'est environ le tiers du budget de cette année en moins et plus de trois fois plus — en moins — que ce que demandait l'ancien ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, qui a déclaré, en 1988, qu'il avait besoin de 100 000 000 \$ additionnels par année pendant cinq ans pour répondre aux besoins du réseau routier. Même le ministre des Transports du temps le disait. Cela signifie aussi que les libéraux auraient dû aussi investir 311 000 000 \$ de plus par année que les montants qu'ils ont réellement dépensés pour maintenir le même effort financier que celui du gouvernement précédent.

(16 h 40)

Pourtant, ce n'est pas parce que les automobilistes ne paient pas. Le gouvernement libéral a taxé, surtaxé, comme jamais, cette catégorie de contribuables. Le gouvernement libéral a collecté presque trois fois plus d'argent des automobilistes que l'ancien gouvernement. Entre 1977 et 1985, le gouvernement du Parti québécois a collecté 12 700 000 000 \$ des automobilistes, en dollars courants, comparativement à 27 400 000 000 \$ par le gouvernement libéral entre 1986 et 1994; 12 700 000 000 \$ versus 27 400 000 000 \$. Ils disent: On en a quasiment mis autant. Voyons! Si on compare les revenus perçus des automobilistes et les dépenses dans le réseau routier, toujours en dollars courants, on constate qu'entre 1977 et 1985 le gouvernement investissait 1 \$ dans le réseau routier à chaque fois qu'il collectait

1,76 \$ des automobilistes. Entre 1986 et 1994, le gouvernement libéral investit, en dollars, 1 \$ à chaque fois qu'il collecte 3,10 \$ des automobilistes, c'est-à-dire presque deux fois moins.

Il s'agit d'un écart considérable qui explique l'état lamentable des routes du Québec, en dépit du fait que la facture des usagers de la route au Québec a augmenté constamment et est très élevée. Les Québécois n'en ont pas pour leur argent. Cessons de nous demander pourquoi nos routes sont en si mauvais état, c'est le résultat de neuf années de règne libéral. Pire encore, l'incurie du gouvernement libéral a accéléré la détérioration du réseau routier québécois. Mentionnons sa tolérance envers les limites de charge, son laxisme dans l'émission des permis spéciaux pour dépasser les limites de charge, son incapacité à faire appliquer les lois et les règlements et à offrir un contrôle routier efficace, ainsi que son incompétence dans la gestion des travaux routiers et la surveillance des entreprises qui réalisent les travaux. Tous ces éléments, ajoutés à l'insuffisance des crédits budgétaires, font que les Québécois ont les pires routes de l'Amérique du Nord.

En outre, le Québec a pris du retard dans l'utilisation des nouvelles technologies de construction et d'entretien du réseau routier en raison du manque de vision et de l'immobilisme du ministère des Transports. Ainsi, c'est au Québec qu'il y a le moins de routes en béton et nous n'avons pas développé l'expertise en cette matière, alors que les autres pays l'ont fait. Que ce soit dans le domaine du marquage des routes, de la sécurité routière, de l'utilisation des matériaux, de l'aménagement routier et de la signalisation, qui est une offense à l'intelligence humaine au Québec, le ministère des Transports du Québec est accroché aux vieilles méthodes d'antan.

Bien sûr, le ministère fait des expériences, mais c'est l'expérimentation permanente qu'on retrouve au ministère des Transports. On expérimente toujours la même chose, on expérimente même des choses qui sont expérimentées ailleurs, puis c'est fini, les expériences. C'est l'expérimentation permanente, c'est le mouvement perpétuel dans l'expérimentation souvent de méthodes dépassées. Le maintien des chasses gardées et l'entretien des bonnes relations avec les compagnies d'asphalte, qui ont généralement des liens étroits avec le Parti libéral, semblent être le souci premier du ministère des Transports, beaucoup plus que de définir l'avenir et d'améliorer la gestion du patrimoine routier du Québec.

Un gouvernement incapable de respecter ses promesses. Qui ne se rappelle pas du discours sur le budget du 26 avril 1990, qui annonçait un plan quinquennal d'investissements dans le réseau routier? Et qui ne se souvient pas des propos euphoriques de Sam Elkas et de Yvon Vallières, qui se pêtaient les bretelles en se bombant le torse à en faire éclater leurs boutons de chemise, en annonçant ce fameux plan quinquennal qui, soutenaient-ils, devait ajouter une somme de 1 700 000 000 \$ dans le réseau routier. Ces deux haut-parleurs du ministre des Finances, aujourd'hui disparus

du décor des Transports, ont leurré les gens. Mais soyons justes et supposons qu'ils n'avaient pas compris les combines du ministre des Finances et de son ministère qui les avaient aussi fourvoyés.

Ce plan, rappelons-le, prévoyait des crédits de 6 011 000 000 \$ entre 1990-1991 et 1994-1995. La page 8 de l'annexe A de ce budget établissait les crédits annuels de ce plan à 1 020 000 000 \$, en 1990-1991; à 1 104 000 000 \$, en 1991-1992; à 1 238 000 000 \$, en 1992-1993; à 1 295 000 000 \$, en 1993-1994; et à 1 354 000 000 \$, en 1994-1995. J'ai regardé ce que ça donnait. J'avais démontré à l'époque que les crédits des trois premières années du plan ne représentaient même pas l'indexation du budget de l'année 1989-1990, pourtant une année d'élection. De toute façon, le gouvernement libéral ne l'a même pas respecté; il l'a complètement renié.

En effet, l'examen des crédits déposés chaque année par le président du Conseil du trésor, depuis le discours sur le budget du 26 avril 1990, démontre que les crédits réels, c'est-à-dire en tenant compte de l'inflation, consacrés à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport, ont été de 5 400 000 000 \$ entre 1990-1991 et 1994-1995, soit 527 000 000 \$ de moins que les crédits indiqués au plan quinquennal d'investissement du réseau routier lors du discours sur le budget du 26 avril 1990. Ça veut dire 105 000 000 \$ de moins par année que leur fameux plan.

Mauvaise affectation et gaspillage des fonds publics! Le ministre rétorquera que les finances publiques sont dans un état pitoyable — il l'a fait — et qu'elles n'ont rien à envier à l'état des routes du Québec. Mais c'est un faux prétexte. Jamais nous n'avons vu un ministère gaspiller l'argent des contribuables autant que le fait le ministère des Transports.

Même le Vérificateur général, qui habituellement n'aime pas déplaire au gouvernement et qui a besoin de tout son petit change pour hausser le ton, a dû admettre, dans plusieurs de ses rapports, le laxisme administratif et le gaspillage de fonds publics au ministère des Transports. Le dernier rapport du Vérificateur général, entre autres, est accablant quand il traite de la gestion du ministère des Transports. Ce rapport lève le voile sur une partie de ce que l'Opposition officielle dénonce depuis plusieurs années en référant au gaspillage des fonds publics par le ministère des Transports.

Il vaut la peine de citer quelques extraits du dernier rapport du Vérificateur général. Je cite, entre guillemets: «Le ministère n'est pas en mesure d'établir le rapport entre ses investissements et leurs répercussions sur le réseau routier.» «Il ne possède que peu ou pas d'information pour plusieurs données, notamment celles qui ont trait à la géométrie des routes et à la circulation.» Aux pages 170 et 174 du rapport. Maintenant: «Certains objectifs, dit-il, du ministère à l'égard de la construction du réseau routier et de l'entretien des infrastructures de transport sont imprécis et peu mesurables.» Page 170. Il ajoute: «Le ministère a consacré des

sommes importantes à la préparation de projets qui ne seront vraisemblablement pas concrétisés parce qu'ils ne concordent pas avec ses orientations ou qu'ils excèdent les disponibilités budgétaires.» Il continue: «Selon une étude du ministère, 56 000 000 \$ ont été dépensés pour préparer des projets qui ne seront vraisemblablement pas concrétisés.» Aux pages 170 et 178. «Le ministère éprouve des difficultés dans la programmation relative au réseau routier, continue le Vérificateur général. Les projets ne sont pas exécutés au rythme prévu et des travaux jugés prioritaires doivent être reportés.» «Selon une étude du ministère portant sur six régions, seulement 17 %, dit le Vérificateur général, des projets inscrits à la programmation quinquennale 1988-1993, ont été réalisés comme prévus, 26 % retardés d'au moins un an, 34 % reportés à la programmation 1993-1998 et, quant au reste, soit 23 %, on ignore quand ils seront réalisés.» En pages 170 et 178 du rapport. Le Vérificateur général continue: «Le ministère ne respecte pas toujours les règles gouvernementales quand il octroie les contrats relatifs à ses activités de communication et de relations publiques.» Page 171 du rapport.

Mentionnons le contrat qui a été octroyé à Communication Leckner pour favoriser la concertation entre les chroniqueurs à la circulation de la région de Montréal et redorer l'image de l'ex-ministre, Sam Elkas. Mais ça avait été dénoncé et les documents rendus publics. La route du Nord: un scandale majeur. La construction de la route du Nord est un bel exemple de la mauvaise gestion des fonds publics. C'est un scandale majeur où des contribuables se font littéralement flouer, extorquer. Rappelons que le ministère a octroyé le contrat de construction de la route du Nord sans appels d'offres. Il a accepté de payer 73 000 000 \$ pour une route qui aurait dû coûter, en réalité, entre 30 000 000 \$ et 35 000 000 \$. Construction Cris et Beaver Asphalt font des revenus excessifs au détriment des pauvres contribuables qui sont étouffés par les impôts et les taxes. C'est scandaleux.

(16 h 50)

Ne nous contons pas d'histoire, le gouvernement a peur de débattre de ce sujet. J'ai écrit deux fois au ministre délégué aux Transports, une fois au ministre Middlemiss et une fois au ministre actuel délégué aux Transports pour leur demander de convoquer la commission parlementaire de l'aménagement et des équipements afin d'entendre les quatre compagnies qui ont participé à la construction de la route du Nord. Sans succès. Le gouvernement camoufle l'utilisation des fonds publics dans le projet de la construction de la route du Nord et refuse le droit aux contribuables de savoir comment leur argent a été dépensé.

Rappelons l'origine de ce projet, qui passera à l'histoire, dans les annales des horreurs de l'administration gouvernementale. En décembre 1991, le ministère des Transports a octroyé le contrat de la route du Nord à la Compagnie de construction Cris sans appels d'offres, au prix de 73 000 000 \$, soit 336 000 \$ du

kilomètre. Il s'agit d'un contrat clé en main, avait dit le ministre à l'époque, en ajoutant que c'était la première fois qu'on procédait de cette façon. Ainsi, le ministère des Transports et la Compagnie de construction Cris se sont entendus sur un prix, 73 000 000 \$. Comment en est-on arrivé à ce prix? Personne ne le sait. A-t-on utilisé un boulier pour fixer le prix? C'est possible. Tout ce que l'on sait, c'est que le montant payé par le ministère est le plus élevé de tous les montants qui ont été mentionnés pour ce projet et il est de 18 000 000 \$ supérieur au deuxième montant le plus élevé de 55 000 000 \$ indiqué dans l'étude d'impact sur l'environnement.

De plus, par la suite, la Compagnie de construction Cris a donné, par contrat, à Beaver Asphalt, à un prix qui n'a jamais été révélé, même s'il s'agit de fonds publics, la réalisation de 40 % de la route du Nord, soit les tronçons 2 et 3, couvrant 89 km entre Chibougamau et la rivière Broadback. Beaver Asphalt a, par la suite, redonné ce contrat à deux entreprises, au prix de 11 100 000 \$, soit environ 120 000 \$ le kilomètre, sans avoir exécuté quelque travail de construction que ce soit. Sur la base du prix payé aux sous-traitants de Beaver Asphalt pour les tronçons 2 et 3, qui représentent 40 % du tracé, le coût réel de construction de la route du Nord est de 27 000 000 \$. En ajoutant les coûts des plans et devis et de surveillance, 75 % des coûts totaux réels de cette route s'élèveraient à 31 000 000 \$, soit 51 000 000 \$ de moins que le prix payé par le ministère.

Le prix payé par le ministère des Transports tient compte de l'ajout d'un pont sur la rivière Broadback, au coût de 3 000 000 \$. Rappelons que l'étude de la firme Polytech, réalisée en 1988, évaluait le coût des ponceaux sur la rivière Broadback à 700 000 \$. Si on soustrait du prix payé par le ministère des Transports les frais reliés à l'entretien de la route pendant deux ans, soit 2 400 000 \$, les firmes de construction Cris et Beaver Asphalt pourraient empocher des profits de 39 600 000 \$ pour la réalisation de ce projet, soit 128 % du coût réel du projet. À elle seule, la firme Beaver Asphalt pourrait faire un profit de 15 800 000 \$, sans effectuer la moindre pelletée de terre, si le prix spécifié au contrat et payé à la Compagnie de construction Cris a été partagé selon la même proportion que les travaux de construction, soit 40 % Beaver Asphalt et 60 % construction Cris.

Bref, il n'y a rien de trop beau pour les amis du Parti libéral. On leur distribue sans gêne l'argent des payeurs de taxes, comme s'il s'agissait de fonds privés. En réalité, le gouvernement avait de l'argent pour donner des contrats à des firmes professionnelles, pour faire des plans qui ne serviront jamais, pour construire des routes dans l'intérêt de promoteurs privés, comme à Val-David, ou pour aménager des tunnels aux golfeurs pour traverser l'autoroute, dans l'ouest de Montréal, en petites voitures électriques. Mais il a négligé des routes utilisées par des milliers d'automobilistes, des millions d'automobilistes.

C'est cela le triste bilan de ce gouvernement et de ce ministère des Transports qui a besoin d'un sérieux coup de barre et d'un traitement choc, un peu comme à l'usine de traitement des eaux de la communauté urbaine, pour le débarrasser non seulement des bactéries, mais de cette mentalité de voirie de l'époque des Ford à pédales et de patronage qui paralyse tout le secteur des transports au Québec. Et, là, pour mettre la conclusion à cette fin de régime, on vient de nommer, à titre de ministre délégué aux Transports, responsable de la Voirie, un ministre qui, moins de trois mois après son affectation, annonce sa retraite de la politique. Il est découragé déjà; ça n'a pas été long.

Mme la Présidente, dans les... Je ne sais pas si le **Journal des débats** peut produire des tableaux, mais j'ai des tableaux. Je voudrais également, dans les renseignements que nous avons demandés au ministre... On n'a pas eu les renseignements, ce n'est pas parce que... Pour quelle raison, ça, je ne le sais pas. Mais j'aimerais avoir le coût — on a vu pour les voyages — total, 1993-1994, 492 993 \$. J'aimerais avoir le coût des voyages du sous-ministre. Le sous-ministre, qui est allé, entre le 12 et le 19 mars, à Paris; entre le 22 et le 25 avril, à Amman, en Jordanie; entre le 25 et le 28 avril à Damas, en Syrie; entre le 15 et le 18 mai, à Paris; entre le 18 mai et le 22 mai, à Madrid; entre le 11 octobre et le 18 octobre, à Copenhague; et, entre le 6 et le 9 décembre, à Lyon. C'est un sous-ministre au Québec, en passant. Ce n'est pas un sous-ministre du gouvernement national; c'est un sous-ministre au Québec. J'aimerais avoir, Mme la Présidente, vu qu'on a demandé des renseignements et que, normalement, on les a, on ne les a pas eus dans ce cas-ci. On a eu un chiffre global des voyages. Je veux avoir le chiffre des voyages individuellement pour le sous-ministre, de chacun de ces voyages-là, et j'aimerais également...

Une voix: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça fait partie de vos remarques préliminaires encore?

M. Garon: Quoi? Oui, ça fait encore partie des remarques préliminaires, oui.

Une voix: Merci.

M. Garon: Je suis encore à l'intérieur du même cadre. J'aimerais avoir également les chiffres des dépenses des voyages des autres, la masse globale de 492 993 \$ pour 1993-1994, pour des voyages à l'extérieur du Québec, le coût de chaque voyage comme on a eu, mais, en particulier, j'aimerais l'avoir rapidement, parce que ce n'est pas bien long. Ça va être facile à trouver, ça. Les voyages que je viens de mentionner, tous des voyages à l'extérieur, du sous-ministre, M. Georges Lalande.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Blackburn: Oui. Alors, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Blackburn: ...vous me permettez de répondre un peu...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la réplique du ministre.

M. Blackburn: ...aux affirmations du député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la réplique du ministre.

M. Gaston Blackburn

M. Blackburn: J'ai quelque temps devant moi, parce que, à quelque part, il y a beaucoup de choses qui ont été dites et qui, comme de coutume, sont toujours à peu près de la même cassette. Pour ceux qui le connaissent depuis pas mal de temps, ils savent que le député de Lévis a toujours la même rengaine ou à peu près. On parle de la route du Nord, on parle de la SAAQ, on parle de la signalisation...

M. Garon: Je n'ai même pas parlé de la SAAQ; ce n'est pas sous sa responsabilité...

M. Blackburn: C'est la cassette régulière du député de Lévis. Alors, je voudrais revenir, Mme la Présidente, sur les affirmations du député de Lévis et, comme on dit, faire affectation un peu, en tout cas, démontrer sa mémoire sélective. Il a le tour, et c'est un habile politicien, de dire les choses qu'il veut et de les répéter régulièrement, de façon telle qu'il mêle la population. Et je m'en voudrais de ne pas profiter de cette tribune que nous avons, parce que c'est un exercice de transparence qui est extrêmement important, c'est une occasion, une opportunité que nous avons de clarifier des situations... Quand on arrive à la période de questions, le député de Lévis est un spécialiste pour poser des questions sélectives et avoir des réponses trop souvent très courtes qui, malheureusement, ne mettent pas en relief toutes les dimensions d'une problématique ou d'une question et des réponses qui doivent être données.

J'aimerais revenir, Mme la Présidente, quand on parle du réseau routier, sur la fameuse dimension de l'entretien de ce réseau, de la conservation du réseau et de son développement. On vous a présenté, au début de la commission, un graphique dans lequel le député de Lévis parle beaucoup des 7 000 000 000 \$ du gouvernement du Parti libéral par rapport aux 10 000 000 000 \$ du Parti québécois. Ce qu'il faut bien mettre en perspective, c'est que, dans ces 10 000 000 000 \$ du Parti québécois, il y a du développement qui est extrêmement important. Quand on arrive en 1976, on est au stade de

beaucoup de travaux qui ont été faits et, en particulier, dans la région de Montréal, il y a des travaux qui ont été commencés qui se doivent d'être continués. C'est bien sûr de façon significative que les budgets qui étaient affectés au développement prennent de l'importance. Il faut le signifier de façon très claire. Mais, quand on parle de conservation de réseaux, et c'est là quand on parle, dans le graphique que nous avons devant nous, de 1976 à 1985, vous l'avez, on ne peut le nier — c'est un graphique qui parle par lui-même — une décroissance constante de presque 1 500 000 000 \$ jusqu'au stade où, en 1986, on était rendu à cette courbe qui est très significative, qui parle par elle-même. Et ça, ça comprend les budgets du ministère des Transports qui touchaient la voirie, y compris le développement, y compris les immobilisations. Mais, quand on sort des immobilisations, de la protection et de la conservation du réseau routier, il y a d'autres chiffres que le député de Lévis ne dit pas, mais qu'il est important de mentionner aux membres de la commission et à la population en général.

(17 heures)

J'ai fait un exercice comptable tout à l'heure et j'ai un graphique qui est ici devant moi, qui dit exactement ce qui en est au niveau des chiffres pour ce qui est de la conservation du réseau et de son entretien. Sur la période de dix ans qui a été celle du Parti québécois, les sommes affectées ont été de l'ordre de 480 000 000 \$ par année, en dollars constants de 1986. Là on parle des choses telles qu'elles doivent être — j'ai les chiffres qui sont devant moi, M. le député de Lévis, puis je peux vous les fournir — 480 000 000 \$, ce n'est pas 10 000 000 000 \$. C'est 480 000 000 \$ par année sur une période de 10 ans; ça veut dire 4 800 000 000 \$.

Quand on arrive au niveau du Parti libéral, sous son régime, au niveau de la conservation du réseau, son entretien, pour cette année — on va jusqu'en 1993 — c'est 530 000 000 \$, toujours en dollars constants de 1986. On parle des choses comme elles doivent être dites. Donc, ça veut dire 50 000 000 \$ par année qui étaient engagés par le gouvernement libéral, malgré les affirmations du député de Lévis, qui fait effectivement toujours cet exercice de mémoire très sélective, quand ça fait son affaire. Ce sont des chiffres qu'il connaît, mais qu'il ne dit pas. C'est important de le mentionner, là. De 1976 à 1986, le le gouvernement du Parti québécois a investi — on dit les choses comme elles doivent être comparées — 480 000 000 \$ en dollars constants de 1986. Le Parti libéral, toujours les mêmes dollars constants de 1986, c'est au-delà de 530 000 000 \$ pour la conservation du réseau; ça, c'est important de le dire et de le répéter.

Pour ce qui est de l'autre partie, qui est importante par rapport à son discours du 10 000 000 000 \$ et du 7 000 000 000 \$... Il y a aussi cette fameuse partie où il revient très souvent, régulièrement: on parle de ces 1 676 000 000 \$ d'engagements — ou du budget annoncé — supplémentaires de 1990 à 1995. On l'a dit, on le répète, il y a des éléments qu'il est important de mentionner. Trois éléments. Le premier, quand on avait

établi ce budget de programmation de cinq ans de 1 676 000 000 \$, on avait considéré un taux d'inflation de 4,5 % — tout le monde le sait, le député de Lévis a bien beau rire, mais c'est la réalité, ce sont des choses qui sont des vérités — alors que l'inflation, comme on le sait tous, a été beaucoup moins élevée que ça: en deçà de 2 % à 2,5 %. Ce qui fait qu'à quelque part, quand on prend cet élément-là de l'inflation qui n'a pas été celle qui était prévue, puis quand on ajoute cet autre élément qui est important, la TPS et la TVQ auxquelles le gouvernement n'est pas astreint, il y a eu effectivement 223 000 000 \$ qui n'ont pas, mais d'aucune façon — quand on les soustrait, compte tenu des éléments que je viens de donner — d'impacts sur l'entretien ou la responsabilité de l'État face au réseau routier sur le territoire du Québec. Donc, 1 676 000 000 \$ moins 223 000 000 \$, il reste...

Bien sûr que le ministère des Transports, y compris celui qui est responsable de la Voirie, fait partie d'un gouvernement qui est soucieux de la gestion des deniers publics et des crises budgétaires dans lesquelles on est. Tous les ministères ont été invités à contribuer à l'effort gouvernemental pour diminuer la croissance du déficit. Donc, cet effort budgétaire... Vous parlez toujours de 525 000 000 \$. C'est faux. Soustrayons les deux éléments dont on vient de vous faire part, la question de l'inflation, la TPS et la TVQ, il reste un manque à gagner, une réduction des budgets du ministère des Transports, pour ce qui est du budget de l'entretien de la voirie, de 301 000 000 \$. Et ça, c'est la partie de la contribution que le ministère a faite pour diminuer le déficit du gouvernement du Québec. Il est resté, donc, sur ce plan quinquennal, 1 152 000 000 \$, qui ont été dépensés par le gouvernement du Québec et qui vont l'être au cours des prochains mois, pour compléter cet engagement qui avait été pris lors de ce budget.

On parle... J'aimerais, Mme la Présidente... M. le Président, compte tenu que c'est à la défense des crédits puis que tout à l'heure je n'ai pas pu dans mon discours en parler, donc, je voudrais jeter un coup d'oeil sur ce programme d'intervention et des budgets du ministère en matière de voirie pour 1994-1995. Je suis convaincu que ça va intéresser le député de Lévis. Ça va intéresser aussi, j'en suis convaincu, mes collègues de la commission parlementaire: 122 000 000 \$ seront consacrés à la réfection des surfaces — on parle ici principalement d'interventions de planage, de couche d'usure, de renforcement partiel, de traitement de surface, de rechargement du gravier, de renforcement en enrobé bitumineux, de décohésionnement et de stabilisation; 45 000 000 \$ seront investis dans les structures — il s'agit là de réparation, de renforcement ou de reconstruction des ouvrages d'art faisant partie du réseau du ministère, ce qui inclut 5 000 000 \$ pour les ouvrages d'art relevant encore du ministère mais se trouvant sur le réseau municipal; 123 000 000 \$ iront à l'amélioration et à la réfection — il s'agit là de reconstruction ou de réfection de chaussées en voies surélevées ou de routes existantes, de correction de déficiences géométriques

comme les courbes sous-standard, l'aménagement de voies auxiliaires ou de dépassement, le réaménagement de carrefours à niveaux sur les autoroutes, la correction d'intersections problématiques en matière de sécurité. De ces 123 000 000 \$, 87 000 000 \$ iront aux projets interrégionaux, alors que 36 000 000 \$ seront investis dans des projets de type régional; 22 000 000 \$ iront à la sécurité — la moitié de cette somme sera consacrée au volet glissières de sécurité, le reste allant au volet points noirs; 89 000 000 \$ iront au développement — il s'agit principalement du parachèvement de travaux touchant la construction de nouveaux axes routiers, de nouveaux échangeurs ou l'élargissement majeur de routes existantes. Enfin, 183 000 000 \$, M. le Président, seront consacrés à l'exploitation du réseau routier; c'est-à-dire aux interventions courantes d'entretien d'été et d'hiver sur nos routes. Je tiens à rappeler que la qualité d'exécution de ces travaux d'entretien est une condition essentielle au maintien du patrimoine routier. Voilà, M. le Président, des éléments qu'il était très important que les membres de la commission connaissent.

Je m'en voudrais, M. le Président, de ne pas revenir sur une marotte régulière du député de Lévis. Et, s'il y a un dossier que je connais bien, c'est celui-là. Pour une fois, on va essayer de l'éclairer comme il le faut. J'espère que sa mémoire sélective va faire appel à son intelligence pour qu'il comprenne exactement les éclaircissements que je vais lui donner, et j'espère qu'il va surtout les écouter. Vous savez, la route du Nord, combien c'était important. C'était important pour les gens du Parti québécois. M. Parizeau, M. Jacques Brassard, tous les députés de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, en coeur, disaient, dans des articles de journaux, dans des entrevues radiophoniques que c'était une nécessité. Pour Parizeau, au mois de mai 1989: «Le parachèvement de la route du Nord est une urgence.» Le journal *Le Lac-Saint-Jean*, le 25 juin 1991, disait à propos du député Brassard de Lac-Saint-Jean: «Brassard presse le gouvernement de commencer les travaux.» Donc, il y avait, M. le Président, pour ce contrat extrêmement important et capital pour la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean — un dossier que je défendais de façon acharnée auprès de mes collègues — une importance d'agir. Ce qu'il faut rappeler, c'est que la construction de cette route est dans un territoire conventionné, la Baie James. Il fallait donc que l'on soit capable de trouver le moyen d'agir de la façon la plus efficace pour arriver à trouver, bien sûr, ce moyen de construire cette route. Il y avait eu, suite à des demandes des intervenants de la région, des propositions de faites. Il y a eu des discussions du ministère des Transports avec de potentiels faiseurs de travaux.

La Compagnie de construction Cris, compagnie qui est possédée par les Cris, était intéressée à fournir, bien sûr, la prestation du travail, compléter ce travail important. Ils ont fait une proposition. Il y a eu bien sûr d'autres propositions faites de façon très sommaire par deux autres soumissionnaires, qui avaient vu du haut des airs peut-être un intérêt pour eux; la compagnie Terra-Sol

et la compagnie Taché construction. La Compagnie de construction Cris avait fait une proposition en millions de dollars pour la construction de 55 370 000 \$. Ajoutez à ça l'entretien pour une période de deux ans, qui était une condition importante du gouvernement, de 2 400 000 \$; ce qui faisait un total de 57 770 000 \$. C'était donc une soumission à partir d'un appel d'offres préliminaire qui était fait par une compagnie, donc un constructeur qui pouvait réaliser ce projet dans les plus brefs délais pour répondre aux pressions qui étaient faites par l'ensemble des intervenants, y compris M. Parizeau, y compris M. Brassard.

(17 h 10)

Donc, on a choisi d'y aller sur la base d'un contrat clé en main avec cette compagnie, tout en leur demandant d'ajouter à la construction du projet des éléments essentiels pour avoir une qualité d'oeuvre d'art qui soit correspondante aux besoins, bien sûr, que l'on s'attendrait d'avoir dans la construction d'un tel ouvrage. Donc, par rapport à ce qui avait été proposé par la Compagnie de construction Cris, on ne pouvait pas se contenter au niveau de traverser des rivières importantes, comme la Broadback, et l'autre rivière qui était majeure dans ce coin-là, la Nimekisaamiika. Il fallait donc qu'on construise des ponts qui correspondent aux normes environnementales. Pour ces deux ponts, ça a ajouté, bien sûr, un montant de 7 800 000 \$. Qu'on ajoute à ça les exigences techniques supplémentaires en matière de sécurité, les glissières de sécurité, la relocalisation du tracé, le cautionnement, le calibre du gravier, l'utilisation restreinte des moraines, les exigences environnementales, les corrections de courbes, et mettons-en. Ajoutez à ça, bien sûr, l'élargissement de 2 m sur une distance de 65 km de route, une indexation de 4 % sur deux ans, ça fait un total, ajouté à ça, de 15 230 000 \$. Quand on additionne les 57 700 000 \$ et quand on additionne les 15 230 000 \$, ça fait exactement 73 000 000 \$. C'est ça, la réalité de la construction de la route du Nord pour laquelle le député de Lévis voit des scandales partout, et, s'il y a un dossier sur la place publique qui a été discuté et qui est transparent, c'est celui-là. Et c'est ça qu'il est important de préciser, M. le Président.

Vous savez, c'est beau de dire n'importe quoi de n'importe quelle façon. Et, quand on veut aller plus loin dans la comparaison — le député de Lévis oublie de le faire, il compare avec des dossiers de routes — on va comparer des routes qui se comparent. Alors, quand on prend l'exercice de diminuer par le nombre, en enlevant ces éléments-là qui ont été ajoutés, donc il reste 50 016 000 \$ qui ont été investis sur la route, qui est comparable aux autres contrats. Et des contrats, eh bien, j'en ai: la route 117 dans le parc de La Vérendrye. Alors que, dans la route du Nord, ça a coûté 232 000 \$ du kilomètre, dans la construction de la route 117 du parc de La Vérendrye, ça a coûté 484 000 \$; dans la construction de la route Piashti-Washisou, ça a coûté 690 000 \$; dans la construction de la route Havre-Saint-Pierre—rivière à Joachim, 403 000 \$; dans la rivière à

Joachim—rivière à l'Ours, 327 000 \$ du kilomètre. Et ça, c'est le plus bas, celui qui se rapproche le plus de la construction de la route du Nord. Mais là on le dit, c'est important. On peut bien comprendre qu'il peut y avoir des différences, mais du simple au double...

M. Garon: Combien, la 20?

M. Blackburn: ...Écoutez, il faut comparer les choses qui doivent se comparer dans des secteurs ou dans des situations qui sont extrêmement comparables.

M. Garon: Oui, mais comparer des routes en asphalte avec des routes de gravelle...

M. Blackburn: Quand on parle de la route du Nord, on n'est pas dans la région urbaine de Québec ou de Montréal. On est dans un territoire qui est nordique, qui est très loin.

M. Garon: Elle était déjà construite en...

M. Blackburn: On arrive à 232 000 \$ du kilomètre, et, quand on compare avec d'autres routes comparables... Le député de Lévis n'écoute pas, ça ne fait pas son affaire.

Le Président (M. Gauvin): Non, MM. les membres...

M. Garon: M. le Président. Un instant! Il y a des gens qui sont ici et, s'il y a des renseignements à donner à la commission, j'aimerais que les gens qui sont avec le ministre soient avec le ministre mais pas qu'il y ait des gens qui... Est-ce que le monsieur qui est là est avec le ministre?

Une voix: Oui, il est avec moi. Oui, absolument.

M. Garon: J'aimerais ça qu'il s'en aille avec le ministre, au fond.

M. Blackburn: Bien, je pense que...

M. Garon: Dans l'étude des crédits, les gens qui sont avec le ministre sont au bout de la table et en arrière. C'est clair, on n'est pas dans l'étude des projets de loi. Alors, c'est la règle.

Une voix: Ou à côté.

Le Président (M. Gauvin): Écoutez, il n'y a pas de chaises, il n'y a pas de fauteuils spécifiques, il y a des endroits donnés. Et ce que je crois comprendre, c'est que le collaborateur du ministre est dans le secteur, près du ministre.

M. Garon: Non, non, M. le Président, on ne niaiera pas avec ça, là. On est à l'étude des crédits et, à

l'étude des crédits, le ministre ne fait pas partie de la commission comme telle. Il vient témoigner devant la commission et les gens qui l'accompagnent doivent être au bout de la table. Quand on fait un projet de loi, c'est une autre chose. Quand on fait l'étude d'un projet de loi, c'est une autre chose, le ministre est assis, il fait partie de la commission. Mais, à ce moment-ci, le ministre ne fait pas partie de la commission et, à ce moment-là, les gens qui l'accompagnent doivent être avec lui, dans la salle.

Une voix: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce que j'ai mentionné, c'est des collaborateurs du ministre. Je ne sais pas s'il y a un fauteuil plus rapproché, mais je ne vois pas de différence entre...

M. Garon: Oui. Non, non, c'est ça, le règlement. Il y a la table... Je regrette, il ne fait pas partie...

M. Houde: M. le Président, est-ce que les députés peuvent aller de l'autre côté pour discuter avec les gens d'en arrière?

Le Président (M. Gauvin): Absolument.

M. Houde: Bon, eh bien, O.K.

M. Garon: Oui.

M. Houde: Ça règle le cas. Ça fait que ce n'est pas fatigant, d'abord.

M. Garon: Parce que les députés...

Le Président (M. Gauvin): On tient compte de vos remarques, M. le député de Lévis. Je pense que la personne concernée a pris bonne note des échanges...

M. Garon: Non, non. C'est à vous à faire appliquer le règlement. Le règlement, c'est que, à ce moment-ci, l'endroit de la commission, c'est ici. Et je vous demande de faire respecter le règlement, de faire que les gens qui sont avec le ministre aillent dans la section des témoins, pas dans la section des membres de la commission.

Mme Bégin: M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui, Mme la députée de Bellechasse.

Mme Bégin: Est-ce que je peux savoir en vertu de quel article ce que dit... Il cite le règlement. J'aimerais avoir l'article du règlement qui dit bien que les gens sont en arrière et que les députés sont en avant. Ça,

j'aimerais avoir le règlement. Vous l'avez cité, M. le député

M. Garon: Ça ne fait pas partie, ça.

Le Président (M. Gauvin): Non, Mme la députée de Bellechasse, on n'ira peut-être pas aussi loin que ça.

Mme Bégin: Non, mais c'est lui qui l'a cité.

Le Président (M. Gauvin): La remarque du député de Lévis est à l'effet que les collaborateurs du ministre doivent se retrouver dans le secteur avec le ministre, qui est le secteur des invités. Et ce que je réalise, à quelques... On n'ira pas mesurer, M. le député de Lévis. Je crois plutôt comprendre que votre intervention est à l'effet que la même personne a des contacts avec les membres de la commission. C'est ça, votre remarque?

M. Garon: Non, c'est que les gens qui accompagnent le ministre doivent être dans la section des témoins. C'est de même que ça marche, la commission. Ils ne sont pas dans la section des membres de la commission.

Le Président (M. Gauvin): Je vais tout simplement inviter la personne concernée à se déplacer de quelques...

Une voix: Centimètres.

Le Président (M. Gauvin): ...centimètres pour se trouver...

M. Garon: De quelques mètres.

Le Président (M. Gauvin): ...dans le secteur du ministre. Et je crois comprendre que, M. le ministre, vous avez toujours la parole.

M. Blackburn: Merci, M. le Président. Je pensais que... J'ai remarqué chez le député de Lévis — puis ce n'est pas la première fois que je le vois, je l'ai remarqué en Chambre lors de certains débats que nous avons eus et je le vois autour de la table que nous avons aujourd'hui — que, quand on arrive avec des arguments qui, bien sûr, le déstabilisent, c'est sa stratégie de changer le climat des discussions. Alors, M. le Président, je pense que ce que nous avons fait comme démonstration jusqu'à maintenant...

M. Garon: M. le Président, je me représente. Vous êtes déstabilisé? Écoutez, là!

Le Président (M. Gauvin): MM. les membres de la commission, je pense que, pour un meilleur fonctionnement, j'avais donné la parole au ministre et j'invite le ministre à poursuivre.

M. Blackburn: Merci, M. le Président. Donc, il est déstabilisé puis il réagit comme toujours dans des situations de déstabilisation. Et, à quelque part, ça fait une démonstration, M. le Président, que ce que nous avons donné comme informations, ça ne fait pas son affaire. Parce que, pour lui, son discours de mémoire sélective, jusqu'à un certain point une certaine démagogie politique tout à fait compréhensible quand on est du côté de l'Opposition, c'est ce qu'il va continuer d'entretenir.

Mais ce qu'il est important de dire, c'est que nous avons en main toutes les informations pour démontrer hors de tout doute... Et, comme je le disais tout à l'heure, M. le Président, s'il y a un dossier qui a été traité sur la place publique, comme celui de la route du Nord... Je pense qu'il n'y en a pas beaucoup qui ont de l'histoire comparable sur le territoire du Québec. Et je pense qu'à quelque part, M. le Président, avec toutes les informations que nous avons données — je répète, 232 000 \$ du kilomètre, construction de route dans un secteur nordique, quand on le compare avec d'autres routes qui vont jusqu'à 690 000 \$, voire même jusqu'à 767 000 \$ du kilomètre — c'est une démonstration évidente que ce dossier a été négocié de main de maître, bien sûr avec la Compagnie de construction Cris, cette compagnie qui avait pris ce contrat, ce maître d'oeuvre, mais aussi par les gens du ministère des Transports, qui ont négocié de façon compétente un dossier qui était majeur pour une région importante, qui est celle du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Cela permet à des entrepreneurs de cette région, et voire même de l'Est du Québec, voire même du comté du député de Lévis, de soumissionner maintenant de façon compétente et de façon, bien sûr, compétitive à des projets de construction de grands travaux dans le territoire du Nord québécois.

Alors, M. le Président, M. le député de Lévis a eu toutes ses réponses. S'il veut revenir sur ce dossier-là, je serai très heureux d'y revenir puis de lui donner encore tout l'éclairage qu'il a besoin d'avoir, parce que je sais qu'à quelque part il va en avoir encore besoin; si ce n'est pas lors de la commission, ça sera certainement lors des périodes de questions.

J'aimerais juste terminer, M. le Président, parce que ça fait deux fois que le député revient sur cette question-là puis pour moi, bien, c'est important. Vous savez, quand on entre en politique, on entre bien sûr avec des projets, le projet de servir une communauté, de servir un comté. C'est ce que j'ai fait quand, en 1988, j'ai accepté d'aller représenter à l'Assemblée nationale le beau comté de Roberval, que j'ai représenté avec fierté et dont je suis fier. Quand je fais le bilan de ce que j'ai donné, avec la collaboration de mes collègues du Conseil des ministres et bien sûr du gouvernement libéral, dans ce comté, et non seulement dans le comté de Roberval, mais aussi dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, et aussi à travers le territoire du Québec, sur les responsabilités qui m'étaient dévolues... Maintenant que cela est dit, on a aussi, quand on est un élu, le

choix de dire qu'on peut se représenter puis qu'on peut se retirer. Pour des choix personnels que j'ai faits — qui n'ont pas été faits facilement — j'ai décidé de ne pas me représenter. Alors, je demanderais, M. le Président, au député de Lévis de respecter ce choix qui était très personnel de ma part et, jusqu'à nouvel ordre, je pense bien qu'il ne devrait pas revenir sur cette question.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le ministre. Étant toujours au niveau des déclarations d'ouverture, est-ce qu'il y aurait d'autres membres de la commission... Oui, Mme la députée de...

M. Garon: ...au niveau des renseignements sur les documents qui nous ont été fournis, parce qu'on a demandé des renseignements, puis les documents ne nous ont pas été fournis comme ils nous sont fournis habituellement.
(17 h 20)

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire, vous aviez demandé des renseignements dans vos déclarations d'ouverture?

M. Garon: Non, non. C'est parce que le ministre parle 20 minutes chaque fois, mais, moi, je n'avais pas demandé quelque chose de bien, bien compliqué. J'avais demandé, entre autres, les dépenses du voyage du sous-ministre. Il n'a pas répondu encore là-dessus. Je peux le demander aux deux ministres dans ce cas-là, mais on avait demandé également des travaux, on a fourni les documents. Le ministre dit qu'il est très ouvert, sauf que, dans le sommaire des dépenses d'aide aux municipalités, 1993-1994, les subventions aux municipalités, 59 600 000 \$, on l'a... Mais, dans les travaux de parachèvement par le ministère, le discrétionnaire du ministre, 12 600 000 \$, on n'a rien eu par municipalité.

M. Bordeleau: M. le Président.

M. Garon: Alors...

M. Bordeleau: Question d'information.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Je crois entendre, M. le Président, que la première étape des travaux de la commission, ce sont des remarques préliminaires et je pense que maintenant il y a des députés du côté ministériel qui veulent faire des remarques préliminaires. Je crois entendre que le député de Lévis s'engage actuellement dans un questionnement plus précis, et on devrait permettre, je pense, à certains membres du parti ministériel de faire leurs remarques préliminaires.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que le ministre nous fournit des renseignements ou ne nous les fournit

pas. À date, il a beaucoup de misère à s'administrer avec les règles, mais je le sais, ça a toujours été comme ça, alors... Mais là on fournit des renseignements. Lui, il ne les fournit pas, alors, je suis obligé de le redemander: Est-ce qu'il va nous les fournir ou non? Je donne des renseignements, par exemple, les travaux de parachèvement par le ministère, 12 600 000 \$ en 1993-1994, on n'a pas eu la ventilation par municipalité. Il aime ça dire qu'il est ouvert...

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais savoir, M. le député de Lévis, si ce sont des questions que vous avez posées à l'occasion de vos remarques préliminaires, il y a quelques minutes?

M. Garon: Non, non. C'est que, dans la préparation des crédits, on nous fournit des documents de sorte qu'on n'a pas besoin de poser des questions. Pour les crédits, on nous fournit des documents, toutes sortes de documents. Alors, les ministres habituellement fournissent les documents, mais, dans ce cas-ci, il y a des affaires sur lesquelles on n'a pas eu de renseignements. Les dépenses de voyage, par voyage, on ne les a pas eues. On les a toujours eues chaque année. Cette année, on ne les a pas.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Deuxièmement, j'ai demandé pour les municipalités...

Le Président (M. Gauvin): Je pense que ce sont des questions que vous avez posées tantôt.

M. Garon: Non, non, je n'ai pas parlé de ça, c'est pour ça que j'en parle là. C'est parce que...

Le Président (M. Gauvin): C'est ça que je veux préciser.

M. Garon: ...on a six heures à faire. Il va nous les fournir ou il ne nous les fournira pas? C'est ça que je demande.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, la règle habituelle est de procéder par étape. Nous allons terminer l'étape des remarques d'ouverture, des déclarations d'ouverture, et, s'il y a d'autres membres qui veulent intervenir, nous allons les écouter. Et, dans la première partie de la période de questions, je pense que le ministre va être en mesure de répondre clairement aux questions que vous posez. C'est une règle habituelle qu'on a connue ici depuis...

M. Garon: On est dans l'étude des crédits. C'est vrai, c'est une règle habituelle pour d'autres choses que les crédits. Et, dans les crédits, la première chose qu'on fait...

Une voix: C'est les remarques préliminaires.

M. Garon: Non, c'est qu'on a des demandes de renseignements, puis, habituellement, les ministres répondent aux renseignements. Lui, il y a des questions sur lesquelles il n'a pas répondu aux renseignements ou il a essayé de donner des chiffres globalement pour ne pas qu'on puisse voir. Alors, le but, c'est de voir ce qu'il a fait avec l'argent. Il y a 12 600 000 \$ ici, je disais, qui ne sont pas ventilés...

M. Bordeleau: M. le Président, question d'information.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de l'Acadie, oui.

M. Bordeleau: Je pense que, si le député de Lévis considère qu'il y a certaines questions qu'il a posées auxquelles il n'a pas eu de réponse, il les posera, les questions, quand on sera rendu à ce point-là, de façon précise. Mais je pense que, actuellement, on est à l'étape des remarques préliminaires.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce que je viens de mentionner: c'est la règle de fonctionnement habituelle. Déclarations d'ouverture. Chacun des membres a droit à la période de déclarations d'ouverture, et j'aimerais à ce moment-ci reconnaître la députée de Matane.

Mme Claire-Hélène Hovington

Mme Hovington: Merci, M. le Président. J'écoutais la présentation du député de Lévis et je me demandais sur quelle planète il avait vécu pendant les dernières années. Et, en plus d'avoir une mémoire sélective, moi, M. le ministre, je dirai qu'il n'a pas de mémoire du tout ou qu'il n'a pas voyagé en Gaspésie du temps des neuf années des péquistes comparativement aux neuf années des libéraux. Moi, je vous dirai, M. le Président, que, quand je suis arrivée dans le comté de Matane, en 1985, d'abord, la population est venue me voir en disant: Nous avons une route, une route 195... C'est la route qui relie Amqui et Matane, une route extrêmement importante au niveau du développement régional, au niveau du déplacement à l'intérieur de la vallée de la Matapédia versus le port de Matane. Quand on sait qu'à Saint-Jean-Vianney il y avait du silice qui avait été trouvé et qu'il fallait l'amener vers le port de Matane dans des camions chargés d'une façon très lourde et que cette route qui longe la rivière Matane est une route très sinueuse...

Question de règlement concernant la répartition du temps de parole

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, en vertu de notre règlement, je vous demande de nous indiquer l'article de

notre règlement qui dit qu'il y a des remarques préliminaires lors de l'étude des crédits. À mon avis, il n'y en a pas. Et je demande cette question...

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Garon: ...parce que, habituellement, c'est l'Opposition qui questionne, il n'y a que les députés... Mais il n'y a pas de remarques préliminaires pour tuer le temps. Alors, je vous demande de nous référer à l'article du règlement. Si vous voulez, on va ajourner. Vous allez demander au président...

Une voix: C'est ça.

M. Garon: ...mais il n'y a pas d'article qui dit qu'il y a des remarques préliminaires de chacun des députés pour l'ouverture des crédits. Autrement, on pourrait passer les crédits là-dessus. Ce n'est pas ça au fond. Il y a une discussion de 200 heures, où l'Opposition interroge le gouvernement, et ce n'est pas une période de remarques préliminaires pour tuer le temps. Ce n'est pas ça, je regrette. Je vous demande un avis. Si vous n'avez pas la réponse, M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): On va y revenir.

M. Garon: ...je vous demande de suspendre et qu'on demande l'opinion du président ou des avocats de l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Gauvin): Je prends bonne note de votre question. Je vais entendre M. le député de Berthier.

M. Albert Houde

M. Houde: M. le Président, merci. Ça fait 13 ans que je suis député. Je commence ma quatorzième année et je n'ai jamais vu ce qui se passe cet après-midi avec le député de Lévis de cette façon-là. Moi, je vais dire n'importe quoi, comme le député de Lévis, mais l'autre ne pourra pas dire ce qu'il veut dire? Je pense que la démocratie existe au Québec et je pense qu'elle va exister tant et aussi longtemps qu'on sera là. Vous autres, je ne suis pas certain. Mais nous autres, c'est certain qu'elle va exister, la démocratie de droit de parole. Ça, c'est important au Québec. D'après ce que je peux voir, vous ne voulez pas laisser le droit à des députés ministériels de pouvoir s'exprimer, comme vous l'avez fait tantôt. Le ministre a fait sa part, lui, c'est son ouvrage de faire sa part. Vous l'avez fait. Laissez donc la chance à tout le monde de parler s'ils veulent parler, s'ils veulent dire quelque chose. S'ils ne veulent rien dire, vous le direz. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Brièvement, on va clarifier, M. le député de l'Acadie. Ensuite, M. le député de... Brièvement, on va clarifier la situation.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Je veux juste, M. le Président, souligner qu'au niveau de la commission parlementaire il y a 50 % du temps qui est à la disposition du parti ministériel, 50 % du temps qui est à la disposition du parti de l'Opposition. Le député de Lévis a utilisé son temps. Il a fait certains commentaires. N'appelons pas ça des remarques préliminaires. Il a fait des commentaires. Je pense que les députés de notre côté, on a le droit de faire des commentaires et on a le droit d'utiliser 50 % du temps de l'ensemble des travaux de la commission. Et, si le député de Lévis a eu la chance de faire des commentaires, je crois que ma collègue a le droit de faire des commentaires aussi longtemps que le député de Lévis l'a fait. Et, ensuite, ce sera à l'Opposition: soit à un autre membre de l'Opposition ou le député de Lévis reprendra la parole s'il le désire.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Deux-Montagnes, brièvement aussi.

M. Jean-Guy Bergeron

M. Bergeron: Oui, très brièvement. Je pense, en tout cas... Moi, je suis ici depuis quatre ans seulement. Il me semble que, chaque fois qu'on a fait des études de crédits comme ça, chaque fois, après que le ministre responsable eut parlé et que le représentant de l'Opposition eut parlé, la présidente, c'était Mme Bélanger, ou même vous, M. le député de Lévis — à moins que ma mémoire me fasse défaut, mais je ne pense pas — toujours, vous demandiez: Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui auraient des remarques à faire?

Mme Bégin: Ce que je dis lui fait mal...

M. Bergeron: C'est la première fois que je vois aujourd'hui que...

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député. Mme la députée de Bellechasse, brièvement.

Mme Louise Bégin

Mme Bégin: Oui, M. le Président. Compte tenu du fait que le député de Lévis est très strict quand ça fait son affaire sur le règlement, je vais vous demander de nous dire l'article du règlement qui dit que l'étude des crédits est spécifique à l'Opposition et que le parti gouvernemental ne peut pas poser de questions. Et vous allez me trouver un autre article, M. le Président...

M. Garon: Je n'ai pas dit ça.

Mme Bégin: ...qui dit la disposition de la commission lors de l'étude des crédits. On veut s'assurer sur le règlement, on va s'assurer nous autres aussi!

Le Président (M. Gauvin): Merci, Mme la députée de Bellechasse. MM. et Mmes les membres de la commission, j'ai une note ici qui guide le président où on m'invite à inviter les membres intéressés à faire les déclarations d'ouverture. On va suspendre quelques minutes et on va clarifier la situation.

M. Garon: M. le Président, je vous ferai remarquer que, quand on discute des heures, il y a 200 heures de débat.

Une voix: C'est suspendu...

Le Président (M. Gauvin): Non, mais ajoutez ce que vous voulez ajouter.

M. Garon: Il y a 200 heures de débat sur les crédits, et c'est l'Opposition qui dit le nombre d'heures dont elle a besoin pour l'étude des crédits de chacun des ministères. C'est le principe.

Le Président (M. Gauvin): Le temps est partagé.

M. Garon: Non, on aurait pu dire 30 heures au ministère des Transports.

Le Président (M. Gauvin): Non, le temps est partagé. Sur ça, c'est...

M. Garon: Oui, oui...

Le Président (M. Gauvin): Donc, nous allons... Excusez-moi, mais on va suspendre et on vous revient.

(Suspension de la séance à 17 h 29)

(Reprise à 17 h 44)

Décision du président sur la question de règlement soulevée par le député de Lévis concernant la répartition du temps de parole

Le Président (M. Gauvin): Votre attention, s'il vous plaît. Une minute d'attention. La commission reprend ses travaux. L'article 209 nous dit: «Sauf dispositions contraires, un député peut s'exprimer une seule fois sur une même question. Son temps de parole est de [...] et de 20 minutes pour toute autre affaire.» Donc, c'est ce qui nous concerne au niveau des crédits. C'est ce qu'on prévoit pour le temps de parole de chacun des membres, à 287: «Le président ou le ministre qui répond de ses crédits en commission peut intervenir aussi souvent qu'il le désire.» À 284: «Le temps de parole dont dispose chaque membre d'une commission vaut pour chaque élément d'un programme...» Évidemment. Et ce

qu'il faut aussi reconnaître, c'est que la coutume veut que les deux groupes parlementaires ont souvent convenu de se partager le temps égal. C'est ce qui se pratique depuis le début des crédits...

Une voix: Pas égal.

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire que le président doit s'assurer que le temps est partagé en toute équité pour permettre aux membres de la commission de questionner le ministre concerné ou le ministère concerné au niveau des crédits.

Donc, on en était à la période justement des déclarations d'ouverture, qui n'est pas une règle stricte à l'occasion des crédits; c'est une coutume. Si jamais les membres de la commission souhaitent ou prévoient y aller, c'est-à-dire utiliser leur temps plutôt sous forme de questions, je vais m'en tenir à ça. Les déclarations d'ouverture ont été faites. Je pense que j'inviterais peut-être les membres à ce moment-ci, si vous êtes d'accord, à procéder sous forme de période de questions avec alternance.

Mme Hovington: Je m'excuse, M. le Président, mais, quand le point d'ordre a été soulevé par le ministre... par le député de Lévis...

Des voix: Ah, ah, ah!

Le Président (M. Gauvin): Oui, Mme la députée.

Mme Hovington: Il a été ministre aux pêches, ç'a été assez. On l'a eu assez en Gaspésie.

M. Garon: Il n'y a plus de poissons en Gaspésie depuis que vous êtes là.

Mme Hovington: Alors, j'étais aux remarques préliminaires et je tiens à continuer ce que j'avais à dire.

Le Président (M. Gauvin): Écoutez, c'est ça. Moi, mon rôle de président est de m'assurer que le temps, comme je vous l'ai mentionné tantôt, est réparti avec une certaine équité, un partage équitable pour les deux groupes parlementaires.

Mme Hovington: Alors, je peux continuer le droit de parole.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: M. le Président, justement, en toute équité, le député de Lévis a fait ses remarques préliminaires. On a le droit d'avoir le même temps du côté ministériel pour faire nos remarques préliminaires. Et la députée de Matane a demandé la parole. Je ne vois

pas pourquoi elle n'aurait pas la parole puisque, dans un premier temps, le député de Lévis a fait des remarques qui étaient des remarques générales. Alors, en toute équité, on devrait avoir le même temps et, après ça, si le député est prêt à passer aux éléments du programme, on procédera.

Mme Hovington: M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Garon: Il ne s'agit pas de remarques préliminaires. Il s'agit de déclarations d'ouverture de l'étude des crédits. Le but, c'est d'étudier les crédits. Ce n'est pas un bill privé où il y a des remarques préliminaires, ce n'est pas une loi où il y a des remarques préliminaires; c'est une étude de crédits. On étudie les crédits. Alors, il y a des déclarations d'ouverture au nom de l'Opposition, il y en a au nom du gouvernement, mais, après ça, c'est l'étude des crédits.

Le Président (M. Gauvin): Et c'est évident que l'expression employée normalement, c'est «déclarations d'ouverture». Mais j'aimerais... Oui, M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Simplement, M. le Président, je sais que vous êtes animé par le désir de faire en sorte que les parlementaires puissent s'exprimer de la façon la plus démocratique possible, et, moi, je pourrais vous faire peut-être une suggestion: peut-être de partager le temps proportionnellement, évidemment, au nombre de sièges, de part et d'autre là, ceux qui sont occupés par les ministériels et, d'autre part, par les gens de l'Opposition. Ainsi, vous comprendrez bien que les gens de votre comté, de mon comté et de l'ensemble des régions au Québec vont être heureux de votre décision. Il vont dire: Voilà un président qui applique la démocratie.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lotbinière, je vous ai justement mentionné que mon rôle était de m'assurer que le temps était réparti de façon équitable. Il y a un membre de la commission tantôt qui a expliqué que le rôle de l'Opposition était de questionner; il veut s'assurer d'avoir le temps nécessaire pour questionner le ministre et le gouvernement. Mais vous avez aussi le même droit comme député ministériel.

Mme Hovington: M. le Président, est-ce que je peux continuer mon intervention?

Le Président (M. Gauvin): M. le député de l'Acadie, toujours au niveau des questions d'information.

M. Bordeleau: Oui, juste sur cette question-là, M. le Président, je voudrais vous faire remarquer que, dans une décision qui a été rendue en 1984 par le président Charbonneau — le 10 avril 1984 — il y avait

eu un point de soulevé concernant les remarques qu'on appelait d'ordre général. Je remarque ici un extrait du texte, où on dit: «Cependant, pour les remarques générales, si on veut permettre à l'ensemble des membres de la commission de pouvoir faire leurs remarques...» C'était relativement au moment où le ministre devait intervenir. Est-ce que le ministre devait intervenir après chaque remarque générale ou à la fin des remarques générales? Dans ce texte-là, on fait référence justement au fait... Et je répète: «Cependant, pour les remarques générales, si on veut permettre à l'ensemble des membres de la commission de pouvoir faire leurs remarques...» Alors, je pense que c'est une tradition et que ça avait été même reconnu en 1984 par le président Charbonneau. Je pense que Mme la députée souhaite faire des remarques générales et elle devrait avoir le droit de le faire, comme le député de Lévis a fait des remarques générales.

Le Président (M. Gauvin): Quand je vous référais à la coutume tantôt, c'était un peu à ça qu'on faisait allusion. Moi, j'avais une proposition que je vous avais faite, c'était: ou bien on travaille à partir de l'alternance au niveau des périodes de questions... Si Mme la députée insiste pour faire des déclarations d'ouverture, je vous rappelle que le groupe de députés ministériels va devoir reconnaître que le temps va devoir être limité à chacun, à cause du nombre, si vous voulez que la présidence puisse répartir en toute équité le temps alloué au questionnement. Ça vous convient?

M. Bordeleau: Oui, oui, c'est ça.

Le Président (M. Gauvin): Mon rôle est de m'assurer que le droit de chacun des membres est respecté, mais — je reviens, quitte à me répéter — j'ai aussi l'obligation et le rôle de m'assurer que le temps est réparti en toute équité. Donc, je reconnais à ce moment-ci...

M. Garon: En toute équité, ça ne veut rien dire, concrètement, là.

Le Président (M. Gauvin): Ça ne veut rien dire... Ça veut dire que...
(17 h 50)

M. Garon: Moi, je trouve que c'est très important. Je vais vous dire une chose, on va avoir des élections... Les règles que vous allez appliquer vont s'appliquer... Vous établissez une jurisprudence. Alors, je vous demande: Ça veut dire quoi, cette affaire-là? Traditionnellement, c'est l'Opposition qui questionne le gouvernement. On peut bien dire maintenant que les députés indistinctement... Le partage équitable, ça veut dire moitié-moitié? Ça, vous allez vivre avec. Qu'est-ce que ça veut dire? Parce que, traditionnellement, c'est l'Opposition qui questionne le gouvernement. C'est ça, la règle. On n'a jamais empêché les gens du gouvernement qui voulaient poser des questions. Non. Mais tuer le temps, ça, ce n'est pas admissible. C'est pour ça que

je demande: Ça veut dire quoi, ça, quand vous dites ça? Parce que cette règle-là est très importante. C'est l'étude des crédits. Ce n'est pas la période de flattery du gouvernement. Ce n'est pas la période de fardage du gouvernement. Ce n'est pas la période de grattage de dos du gouvernement non plus.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, je vais revenir en vous expliquant ce que j'entends par équité pour les deux groupes. Mme la députée de Bellechasse.

Mme Bégin: Merci, M. le Président. Je ne suis pas souvent d'accord avec le député de Lévis. Mais, là-dessus, je dois admettre que je partage son opinion. C'est rare, il faut le marquer, je partage son opinion...

Des voix: Chou! Chou! Chou!

Le Président (M. Gauvin): Non, mais dans quel sens?

Une voix: Sur le grattage?

Mme Bégin: ...dans le sens que je ne voudrais pas que le temps alloué pour l'aile gouvernementale, qui est de 20 minutes, on partage ça au nombre de députés. Ce que je voudrais, c'est que peut-être, d'un commun accord, le gouvernement et l'Opposition s'entendent pour cette fois-ci — pas établir une jurisprudence, parce que je n'ai pas assez étudié le cas — mais je serais d'accord pour une entente à l'amiable. Parce qu'il faudrait être conséquent, c'est peut-être une jurisprudence qui est en train de s'établir, puis j'aimerais qu'on puisse l'écouter.

M. Garon: Non. Moi, j'aime mieux qu'on établisse les règles. Moi, j'ai toujours été...

Mme Bégin: Mais on peut les faire entre nous.

M. Garon: Parce que je pense que l'application de notre règlement, c'est ça qui rend justice à tout le monde. La démocratie, ça repose sur des lois et des règlements, puis quand ils ne sont pas bons, on les change. Alors, c'est pour ça que je voudrais savoir c'est quoi, la règle. Et c'est pour ça que j'ai dit, M. le Président: Si vous êtes mal à l'aise avec ça, que l'Assemblée nationale l'établisse, parce que, moi, je pense qu'il faut établir la règle du fonctionnement. Parce que, moi, j'ai remarqué qu'à chaque fois, quand on veut tuer le temps, on fait ça, dans l'Opposition... Pas dans l'Opposition, dans le gouvernement...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais, moi, je n'ai pas intérêt à tuer le temps; je n'ai pas intérêt à tuer le temps.

Une voix: Un beau lapsus!

Le Président (M. Gauvin): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Je voudrais justement, dans le cadre de la discussion qu'on a, rappeler l'article 283, qui est un article spécifique aux crédits budgétaires, et l'article 283 dit: «Le temps consacré à l'étude des crédits...» 284, excusez: «Le temps de parole dont dispose chaque membre d'une commission vaut pour chaque élément d'un programme et peut être utilisé en une ou plusieurs interventions.» C'est clair que chaque membre de la commission a le droit de parler et je pense que la tradition veut que ça a été réparti équitablement, c'est-à-dire 50-50 entre l'Opposition et le parti ministériel. Ça été ça, le fonctionnement. Et chaque membre de la commission a le droit d'intervenir à l'intérieur des crédits budgétaires, en vertu de l'article 284.

Le Président (M. Gauvin): Je dois vous rappeler, M. le député, je l'ai mentionné tantôt, que c'est non seulement les membres, mais les non-membres; c'est «les députés de l'Assemblée nationale ont le droit...»

M. Garon: C'est pour les questions. On ne s'obstine pas sur les questions. Si le député a une question à demander, un renseignement à demander sur les crédits, nous autres, on ne fera pas d'objection à ça. Ce n'est pas ça, l'affaire. C'est qu'on a un temps limité de tant d'heures pour passer à travers un budget qui est considérable. Si on perd notre temps dans un ensemble de déclarations d'ouverture... Nous autres on a fait une analyse qui a été de 20 minutes. Le ministre a pris 20 minutes, au début, j'ai pris 20 minutes, et, après ça, normalement, on commence l'étude des crédits. Mais, là, si on perd notre temps à faire... Si on prend tous les membres qui font des déclarations d'ouverture, finalement, on n'aura pas étudié les crédits. Le but de l'exercice, si on regarde c'est quoi, le but, c'est d'étudier les crédits. Moi, quand un député pose des questions sur les crédits, je n'ai aucune objection à ça, puis je n'ai jamais été quelqu'un qui a essayé de restreindre les droits de parole, sauf que, des déclarations d'ouverture, surtout une année d'élection, je ne vois pas l'utilité de ça.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, je pense qu'on devrait — c'est une suggestion que je vous fais — on pourrait peut-être prendre un peu plus de temps pour s'entendre sur la façon dont les travaux pourraient se dérouler, d'un commun accord, entre membres de la commission, je pense, pour le meilleur fonctionnement, et, moi, ça va me permettre de surveiller et de m'assurer que les membres de cette commission-ci ont un partage équitable. C'était le sens tantôt... Oui, M. le député de Labelle.

M. Léonard: Moi, si vous me permettez, j'ai été aux crédits sur les Finances et sur le Conseil du trésor, puis, effectivement, il y a eu des déclarations d'ouverture de 20 minutes de la part du ministre. J'ai répliqué, quant à moi, et on a tout de suite commencé l'étude des crédits. Les députés de l'Opposition, comme les députés de la majorité ministérielle, ont aussi posé des questions, mais en termes de... La question ne s'est pas posée, mais ça a été comme ça que ça s'est passé dans les deux cas, Conseil du trésor et Finances; chacun 20 minutes.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Labelle, je pense que nous avons tous comme parlementaires des exemples qui peuvent ressembler à ça dans le fonctionnement d'une commission. Et ce que je souhaiterais, c'est ce que je vous propose, comme formule, si vous êtes d'accord, si vous me permettez de reconnaître la députée de Matane, que ce soit sous forme de question ou sous forme de...

Mme Hovington: Déclaration.

Le Président (M. Gauvin): ...déclaration d'ouverture, dans un temps limité avec...

Mme Hovington: J'en avais pour cinq minutes, M. le Président, et ça fait une demi-heure que le député de Lévis nous fait perdre sur des questions de règlement. On aurait eu le temps de passer aux questions depuis déjà 15 minutes, M. le Président. Incroyable!

Le Président (M. Gauvin): C'est la formule la plus souple et la plus intéressante: je reconnais Mme la députée de Matane et ensuite ce serait l'alternance. Et vous reconnaissez tous ça. Donc, je demande encore une fois aux membres de cette commission si cette formule vous convient, qui m'apparaît la formule la plus facile et la plus profitable pour tous les membres de cette commission, peu importe. M. le député de Lévis.

M. Garon: ...

Le Président (M. Gauvin): On reconnaît que ce soit sous forme de question ou de déclaration...

M. Garon: Non, non, non, non. Il faut interpréter le règlement, il n'y a pas d'entente là-dessus. Il n'y en aura pas d'entente, comprenez-vous, c'est le règlement. Comment il s'applique le règlement?

Le Président (M. Gauvin): Le règlement...

M. Garon: Il y a un règlement...

Le Président (M. Gauvin): Oui, c'est ça.

M. Garon: ...puis, quand il y a un vide, il est interprété.

Le Président (M. Gauvin): Le règlement...

M. Garon: Et je ne veux pas... Si on fait des ententes, c'est quoi? Le but, c'est l'étude des crédits, ce n'est pas de faire des déclarations puis des discours, c'est d'étudier les crédits pour voir ce que le ministre, pourquoi il demande... L'idée au fond, c'est que le ministre nous dise ce qu'il veut faire avec l'argent. J'en ai posé, des questions, à date, je n'ai pas eu de réponses. Vous n'avez répondu à aucune des questions que j'ai posées. Alors, à date, on a perdu notre temps parce que, moi, quand j'ai parlé, le ministre n'a pas... Il a essayé de répondre à un discours que je ferais, imaginez-vous. Alors, le but, c'est de savoir comment ça fonctionne.

Le Président (M. Gauvin): M. le député. J'ai tenté de vous l'expliquer et je vais le repréciser. Le rôle du président, et ce que je vous propose, est celui de vous inviter à vous partager le temps et, moi, je vais m'assurer que du côté ministériel comme du côté de l'Opposition il y a un partage qui est suffisamment équitable pour qu'il soit reconnu de votre part.

M. Garon: Alors, c'est quoi, le partage que vous voulez faire? Le mot «équitable», vous l'interprétez comment? Et j'aimerais savoir, dans notre règlement, à quelle place on dit qu'il y a un partage équitable du temps. Et, quand vous dites «partage équitable», je veux savoir ce que vous voulez dire.

Le Président (M. Gauvin): C'était quel article? Je vais vous le relire.

Mme Bégin: Quand les parties ne s'entendent pas, c'est 50-50.

M. Bergeron: Quand vous parlez du partage équitable, est-ce que vous parlez du partage équitable de la période des déclarations d'ouverture ou de la période des questions?

Le Président (M. Gauvin): De l'ensemble du temps alloué pour l'étude des crédits.

Mme Hovington: Moi, M. le Président, je constate qu'il est 18 heures, et on devrait ajourner les travaux.

M. Camden: Vous pouvez prendre, M. le Président, la question en délibéré, considérant qu'il est 18 heures.

M. Bordeleau: M. le Président, si vous prenez la question en délibéré, je voudrais juste vous rappeler la décision du président Charbonneau, le 10 avril 1984, qui reconnaît, dans cette décision-là, qu'il y a des remarques générales de la part de chaque membre de la commission. Chaque membre peut faire des remarques générales.

M. Garon: C'est une vieille décision qui n'a pas fait jurisprudence.

Le Président (M. Gauvin): O.K. Comme il est 18 heures, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 18 heures)